Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 10 MARCA № 19 ROKU 1847.

KOLEJE ŻELAZNE w EUROPIE i w STANACH ZJEDNOCZONYCH 1847 roku.

(Ciąg dalszy).

3. BELGJA.

Sieć dróg żelaznych Belgijskich, jak dziś zostaje w użyciu, składa się z 558, 851 metrów i obejmuje cztery następujące linje:

Linja Północna (Bruxella do Malines i Antwerpji. 48,673 metry.
— Zachodnia (Malines do Ostendy; z Gandawy do granicy. . . . . 200,206 „
— Wschodnia (Malines do Liège i granicy. 144,368 „
— Południowa (Bruxella do Mons i granicy. 168,604 „

Razem 558,851 metrów

Według pierwszych anszlagów koszt kilometra miał wynosić 95,032 franki, lecz rzeczywiście przeniósł 300,000 fr. Cała więc sieć kosztowała 172 miljony przeszło zamiast 55 miljonów. Nadmienić wypada że w całym przebiegu sieci belgijskiéj, wyjąwszy spadku 8 milimetrów na sekcji z Verviers do Doblain, nie ma żadnego spadku większego nad 5 milimetrów. W kosztach 300,000 fr. na kilometr objętym już jest materjał i przybór cały, który 1-go stycznia 1846 roku był następujący:

lokomotyw. 149
tenderów. 145
powozów dla podróżnych 684
wagonów pod towary. 2,200
wagonów służbowych. 400

Cała sieć która z zasady miała być o jednéj kolei, w 1843 r. otrzymała już drugie rzędy szyn na 240 kilometrów przestrzeni. W owym czasie przewidywano już potrzebę podwojenia także kolei na 255 kilometrach drogi, i zdaje się że nie zadługo, zwiększenie cyrkulacji i ruchu podwoić zmusi całą rozległość sieci.

Następująca tablica okaże exploatację drogi żelaznéj belgickiéj, od pierwszych chwil otwarcia do użytku publicznego aż do roku 1845.

Lata.	liczba exploatowanych kilo.	Dochód cały. franków	Dochód na kilometr. franków	Dochód czysty. franków	Procent. przemysłowy od 100.
1835	14	263,997	19,214	100,224	7¾
36	36	825,133	22,926	393,998	10
37	90	1,416,983	15,744	227,120	1⅓
38	162	3,096,933	15,335	349,184	1¼
39	271	4,249,825	15,682	1,170,845	2¾
40	323	5,335 567	16,517	2,080,655	4
41	339	6,226,333	18,367	1,872,508	2⅔
42	396	7,458,774	18,942	2,761,222	3⅓
43	497	8,994,439	18,194	3,641,269	2½
44	559	11,230,493	20,090	5,465,062	3¾
45	559	12,403,204	22,588	6,100,877	4¼
1846.9 m.	559	10,215,189	„	„	„

Dochody i wydatki na kilometr, przez 5 lat ostatnich następująca tablica wskazuje:

Rok.	liczba przebieżonych kilometr.	Dochód. fr.	c.	Wydatek. fr.	c.	Przewyżka. fr.	c.	Stosunek wydat. do doch.
1841	1,449,630	18,380	35	13,401	07	4,979	18	73%
42	1,589,090	18,822	30	11,869	51	6,952	79	63
43	1,877,170	18,641	32	11,348	47	7,292	85	60
44	2,485,305	20,090	33	10,314	—	9,876	33	51
1845	2,736,510	22,401	57	10,753	—	11,648	57	48

W 1844 średnia liczba powozów na cug wynosiła 10,5 a w roku 1845, 14,5. Wydatek na cug przez kilometr wynosił w pierwszym razie 2 fr. 32 c. w drugim 2 fr. 31 c. To zmniejszenie wydatku mimo powiększenia ładunków, pochodzi z oszczędności na paliwie

Oprócz sieci rządowéj, różne linje świeżo ustąpione prywatnym kompanjom szybko się budują. Skoro otwarte zostaną dla publiczności, kolej żelazna belgijska wynosić będzie 1,100 kilometrów.

Oto nazwiska tych linij:

1. z Gandawy do Antwerpji, przez Lockeron i Saint Nicolas;
2. Droga z doliny Dendre, z Rurmonde do Alost, Ninove, Grammont i Ath;
3. z Bruxelli przez Vavres, do Namur i Charleroi; rozdwaja się w Gembloux;
4. z Bruxelli do Gandawy przez Alost;
5. z Bruges do Courtray, Ypres i Poperinghe, z odnogami do Thourout, Furnes i Deyrese;
6. z Touroai do Jurbise;
7. z Saint-Trond do Hasselt;
8. z Louvain do Sambry;
9. z Liége do Namur;
10. z Manage do Mons;
11. z Marchiennes-au-Pont do Erquelines;
12. z Marchiennes-au-Pont do Louvain (droga między Sambrą i Meuzą);
13. z Menage do Wawre przez Genappes i Nivelles.

Taryfy kompanij wynoszą 8 cent. na kilometr za pierwszą klassę; 7 cent. za drugą klassę 4 centymy, za 3 trzecią klassę. Od towarów płaci się 9 centymów, za ton na kilometr, w pierwszéj klassie, 15 cent. drugiéj klassy a 20 centym. w trzeciéj. Taryfy te więc z małą różnicą są takie same jak rządowe. Termin ustąpienia tych dróg jest na lat dziewięćdziesiąt dziewięć, począwszy od otwarcia do użytku. Linje z Tournai do Jurbise i z Saint Trond do Hasselt zbudowane zostaną przez jedną kompanję; ale exploatacja należeć będzie do rządu, który płacić będzie kompanji przez lat 99 50% dochodów bruttto.

4. NIEMCY.

Prawo pod którego wpływem wykonywają się drogi żelazne w Niemczech, zmienia się według rozmaitych państw to rozległe terrytorium składających. We Francji taryfa oznacza się według kosztów anszlagowych rozmaitych kompanij; inaczéj się dzieje w Prussach i Austrji.

W Prussach, kompanja ma prawo, przez trzy lata, począwszy od 1 go stycznia roku następującego po otwarciu drogi żelaznéj w całéj długości, do odbywania wyłącznie, bez konkurencji, wszystkich transportów, i oznaczania ceny od przewozu tak osób jak towarów. Jednakowoż musi przedstawiać władzom i afiszami ogłosić taryfę jaką przyjąć chciała, ogłaszać podobnież wszelkie zmiany jakieby późniéj przyjąć należało i podać je rządowi najmniéj na sześć miesięcy przed ich zastosowaniem. Winna prócz tego, dokonywać wszelkie transporta bez różnicy, po cenie taryfą oznaczonéj. Po upływie trzechletniego terminu, rząd zastrzega sobie prawo upoważnić jakiego przedsiębiorcę do exploatowania drogi żelaznéj, w konkurencji z kompanją która ją zbudowała, za opłatą myta oznaczonego w stosunku do dochodów i wydatków exploatacji. Ale to zastrzeżenie żadnéj wagi nieposiada i wskazuje niedoświadczenie jakie miano jeszcze w 1838 r. (data prawa w tym względzie wydanego), co do exploatacji dróg żelaznych. Ważniejszą klauzulą jest nadająca rządowi, po upływie trzechletniego terminu, prawo zniżenia taryfy, w razie gdyby po odtrąceniu funduszu zasobowego, dochód z drogi przenosił 10% od pierwotnego kapitału nakładowego. Skutkiem téj klauzuli, kompanja obowiązana jest zniżać swe taryfy dopóki zyski do téj granicy nie zstąpią.

W Austrji kompanje posiadają dowolność w oznaczaniu taryf swoich, dla tego skarb do zmniejszania wtedy tylko zmusić je może, kiedy czysty zysk przenosi 15% od kapitału.

W Bawarji, na kolei żelaznéj Taunus, urządzenie taryf nastąpiło za poprzedniém zatwierdzeniem rządu.

Prawo Duńskie oznacza maximum cen przewozu na kolejach.

Nareszcie kompanja drogi żelaznéj z Hamburga do Bergedorf jest panią taryf swoich.

W Niemczech drogi żelazne budują się w trzech odmiennych warunkach: linje najważniejsze i mające znaczenie strategiczne zbudowane zostały i są exploatowane przez rząd; inne zbudowane zostały i są exploatowane przez kompanje, na niektóre rząd udzielił zasiłki, albo zaręczył minimum procentu.

Lubo każde państwo czyli stan zbudował lub projektował swoją sieć z osobna, jednakowoż skutkiem topograficznego układu kraju, położenia rozmaitych ognisk ludności i przemysłu, i zgodności interesów, te rozmaite projekta, na pozór nawzajem od siebie niezależne, zbiegły się przecież w jedność prawdziwą a za lat kilka Niemcy przerznięte będą regularnym i metodycznym systemem kommunikacyj wewnętrznych, zarazem wojskowym i handlowym, któremu tylko francuski dorównać potrafi.

Sieć austrjacka składa się ze czterech linij głównych, wychodzących z Wiednia: linja północna południowa, wschodnia i zachodnia. Linja południowa przechodzi przez Gratz i Leybach i utyka w Tryjeście. Linja północna dochodzi do granicy saskiéj przez Pragę, a odnogą przez Ołomuniec łączy się z wielką linją szląską i warszawską. Te dwie drogi (północna i południowa) są początkiem ogromnéj linji, która połączy Adryatyckie z północnemi morzami. Dwie drugie linje, wschodnia i zachodnia, połączą Wiedeń z Węgrami, przez Peszt i Debreczyn, a z Munichem prez Lintz. Austrja niezaniedbała interesów włoskich swoich posiadłości. Linja na 400 do 450 kilometrów długa przetnie terrytorium lombardzko-weneckie, połączy Wiedeń z Medyolanem i parową kommunikację mieć będzie z Tryjestem, to jest końcem wielkiéj linji z północy na południe idącéj.

Oto tablica długości kolei żelaznych w Austrji otwartych dla publiczności i budujących się dnia 1-go stycznia 1846 r.

	Długość całkowita	Długość wybudowana
Z Wiednia do Tryestu.	539	238 kil.
Linja północna.	806	306 kil.
z Wiednia do granicy Bawarskiéj. .	312	26 kil.
Linja Wschodnia.	500	135 kil.
Z Wiednia do Medyolanu.	306	31 kil.
Z Wiednia do Tirnau przez Presburg.	82	82 kil.
do przeniesienia	2545	818
z przeniesienia	2545	818
Z Gmüden do Pragi, przez Lintz i Budweis	364	251 kil.
Z Budweis do Pragi.	251	„
Razem	3,160	1,069 kilom.

Sieć pruska zaprojektowaną była w podwójnym celu, wojskowym i handlowym. Aby jak tylko można zbliżyć najbardziéj do stolicy prowincje graniczące z Belgją i Francją, dwie linje skierowano ku Renowi; linja do Kolonji i na Frankfort nad Menem; jedna łączy się z siecią belgicką przez kolej Akwisgramską; druga z kolejami francuskiemi przez Wiesbaden. Pierwsza już skończona, wyjąwszy kawałek między Kolonją a Minden. Druga linja główna wychodzi z Berlina i idzie ku wschodowi, przez Frankfurt nad Odrą, Poznań, Gdańsk, i Królewiec. Ta linja szybko się buduje. Trzy inne linje już ukończono lub niezadługo ukończą. Łączą one Berlin, dwie pierwsze z Hamburgiem i Szczecinem, trzecia z wielką linją północną Austrjacką. Tym sposobem ciągła kommunikacja zaprowadzoną zostanie między morzami Śródziemnem, Niemieckiém i Baltyckiém.

Oto drogi projektowane i budujące się w Prussach:

	Długość całkowita	Długość zbudowana.
Z Berlina do Szczecina.	143	143 kil.
— do granicy Saskiéj. . .	151	151 kil.
— do granicy austrjackiéj, przez Frankfort nad Odrą i Wrocław	520	386 kil.
Z Wrocławia do granicy saskiéj .	106	40 kil.
— do Friburga.	58	58 kil.
Z Berlina do Potsdamu i Magdeburga.	128	26 kil.
do Hamburga.	280	„
Z Lipska do granicy Brunswickiéj. .	177	177 kil.
Z Kolonji do Belgji.	87	87 kil.
— do Bonn.	32	32 kil.
Z Dusseldorfu do Elberfeldu. . .	27	27 kil.
Razem	1 709	1,127 kilom.

Kolej żelazna bawarska składa się z trzech głównych linij, przecinających królestwo w kierunkach odmiennych. Jedna dotyka z jednéj strony jeziora Konstancji, w Landau, z drugiéj sieci prusko-saskiéj w Hof, a w przebiegu spotyka Augsburg, Donauworth, Norymberge i Bamberg. Większa część téj kolei już jest otwartą. Druga linja przerzyna królestwo z wschodu na zachód, i z jednéj strony łączy się z kolejami Wurtewbergu i Baden, a z drugiéj z Austrjackiemi. Trzecia linja wychodzi z Bamberga i łączy się w Frankforcie nad Menem z licznemi kolejami które się w tém mieście zbiegają. Sieć tego królestwa ma 571 kilometrów przemiaru, z tych 508 już jest w exploatacji.

Poprzedzające dokumenta uzupełnia następująca tablica:

Nazwiska Państw.	Długość drogi w kilometrach: exploatowana	budująca się.	Ogólna
Wielkie księstwo Badeńskie. .	220	62	282
Würtemberg.	„	30	30
Bawarja.	163	508	671
Austrja.	868	2,286	3,154
Prussy.	1,127	582	1,709
Saxonja.	181	569	750
Hanower i Brunszwik. . . .	158	321	479
Miasta Hanzeatyckie, Holsztyn, Meklemburg.	119	122	241
Hessya, Nassau, Frankfort. .	43	443	486
Razem	2,879	4,923	7,802

Według wykazu rekapitulującego kosztów budowy kilometru 21 kolei niemieckich, tak o dwóch jak o czterech szyn rzędach, wykazu ułożonego z sprawozdań kompanij, koszta te wynosiły 200,000 franków, to jest daleko są mniejsze od kosztów kolei belgiekich a szczególniéj też angielskich. Kilka przyczyn tę różnicę objaśnia: najprzód kształt gruntu, który wyjąwszy kilka pasm górzystych, jest niezmier-

nie przyjazny budowie dróg żelaznych; potém taniość żelaza i drzewa; taniość gruntu pod drogę, bo w wielu miejscach nie płacony i 3,000 za hektar a rzadko kiedy dano 4 do 6,000 fran. nakoniec niska cena robocizny. Dzień grabarki płacono zwykle po 72 do 75 centym. a kiedy robotnik pracował na sztukę, średnio nie zarabiał więcéj nad półtora franka dziennie.

W Niemczech nie ma taryf właściwych na większéj liczbie kolei ale opłaty czyli taxy zmieniające się według różnicy i wymagań miejscowego handlu, a nie zawsze są odpowiednie do przebieżonéj odległości. Biorąc taksy pobierane między ostatecznemi punktami i dzieląc je przez odległość, potrafiono oznaczyć jak następuje średnią wysokość tych taryf.

I.	Klassa . . .	10,4	cent. za kilometr
II	„ . . .	7 2	„ „
III.	„ . . .	4 6	„ „
III.	„ . . .	3,7	„ „

Dokument ten za którego dokładność ręczymy, zbija wszystko co dotąd powiedziano o niezmierném umiarkowaniu taryf niemieckich. Najniższe opłaty są na kolejach rządowych Bawarskich: to jest 5 c. 7, na pierwsze klassę; 3 c. 9, na drugą, a 2 c. 4, za trzecią. Ale na innych kolejach niemieckich także rządowych, taryfy wyższe są cokolwiek nad ogólną stopę średnią.

Powozy trzeciéj klassy w zimie są przykrywane, a w każdym cugu znajdują się wszystkich klass powozy.

Dochody z dróg żelaznych niemieckich są nie wysokie w ogólności. Wyjąwszy drogi z Wiednia do Glogguitz i z Berlina do Potsdamu, to jest koleje spacerowe, a przynoszą jedna 31,054 fran. na kilometr druga 26,861 fr. żadna inna nieprzynosi dochodu brutto 25,000 fr. na kilometr; niektórych dochód zaledwie czyni 8 do 10,000 fr. Położenie to zapewne jest tylko przechodniém, i ustanie skoro odosobnione kawałki w jedną całą sieć połączone zostaną. Wydatki utrzymania wynoszą zawsze od połowy do ⅔ poboru brutto. Dywidendy powszechnie dochodzą 5%, rzadko 6 lub 6½ a nigdy nie zstępują niżéj 3%.

(*Dokończenie nastąpi*).

RÓŻNE GORZAŁKI.

I. GORZAŁKA Z CYDRU.

W Normandji pędzą gorzałkę z cydru (wina jabłczanego), a częściéj jeszcze z napoju gruszczanego, który od właściwego cydru więcéj alkoholu wydaje. Cyder i moszcz gruszczany fermentuje powoli z powodu wielkiéj wodnistości a może i ze zbytku kleistości, solne przymagającéj części. Niechaj się rozwiedzie przez pół wodą cyder i napój gruszczany już wyfermentowany, fermentacja na nowo rozpoczyna się; mimo czego napój nieulega zepsuciu, któremuby niezawodnie uległo wodą rozebrane wino. Gdy się wszelako trafi, że rozwiedziony wodą czyli tak zwany półcyder zamieni się w ocet, należy to przypisać niedbałości tych, co koło niego chodzą. Im cyder mocniejszy to jest im mniéj zawiera wody, tém też więcéj wydaje gorzałki, co oczywista. Pewna ilość nierozprowadzonego wyfermentowanego cydru wydawała ⅙ gorzałki szumowéj w przeszłym wieku. Gorzałka z właściwego cydru bywa przyjemniejszą od gorzałki z moszczu gruszczanego. Pozostałości moszczu gruszczanego i cydru po odpędzeniuiu używają w Normandji za nawóz a wysuszone mogłyby służyć i za materjał opałowy, którego szczątki to jest popiół dopiero byłby nawozem. Moszcz z nadgniłych gruszek, moszcz, który fermentował w nieczystém naczyniu, moszcz z gruszek, które gdy je pognieciono, leżały na nieczystéj słomie, taki moszcz mówię nie wyda przyjemnéj woni gorzałki.

Chociaż pewną jest prawie rzeczą, że wpływy meteorologiczne są przyczyną teraźniejszéj zaraźliwéj choroby kartofli, wszelako i to pewna, iż nadmiarę rozprzestrzeniona ich uprawa wpływom tym przyjaźną podała rękę. Zbytek szkodzi wszędzie i zawsze, więc i tu zaszkodził. Aby kartofle w stosownéj tylko sadzić roli, wypadnie ich sadzić mniéj. Gdy zaś stosunki handlowe zmniejszenia wyrobu gorzałki wymagać nie będą, będziem mogli szukać pomocy w cydrach jabłeczanych i gruszczanych, które już dla samego spożycia bez przerabiania na gorzałkę wartoby robić. Mamy drzewa owocowe i mielibyśmy ich daleko więcéj, gdybyśmy o nie dbali, lecz żal się boże! nam się o nic dbać nie chce.

II. GORZAŁKA JAŁOWCOWA.

Jałowiec bardzo powoli fermentuje, dla tego téż nikt z samego jałowcu gorzałki nie pędzi. Do czterech części zbożowego surowcu dodaje się piąta jałowcu, z którego się wywiązują podczas fermentacji żywiczne wonne części i całą massę przenikają. Taki ferment poddany destylacji daje płyn gorzałczany mocno korzenny, który jałowcówką nazywamy. Podobnym sposobem można też robić śliwowicę, wisznówkę, trześniówkę, malinówkę, jarzębinówkę, kalinówkę, ciérniówkę i t. d.

III. GORZAŁKA Z PĄCZKÓW I KWIATU LIPOWEGO.

Marggraf doszedł, że pączki i kwiat lipowy, mając w swoim składzie dosyć cukru, podlegają winnéj fermentacji i wydają przez destylację dobrą gorzałkę (*eau-de-vie de tilleul*).

IV. GORZAŁKA Z RYŻU.

Gorzałka z ryżu, któréj do herbaty i ponczu używamy, dostaje się do nas z Anglji. Jeżeli wojażerowi Mandelslo można dać wiarę, to gorzałkę tę robią na wyspie Formosa w ten oto sposób: Biorą ryż, żują go w ustach pokąd się z niego płynne niezrobi ciasto i wypluwają w garnek, powtarzając tę robotę, pokąd się garnek nie napełni. Zadają płyn kwaśnem ciastem i wyfermentowany poddają dystylacji.

SŁÓW KILKA

O CUKROWNI W TŁUMACZU, W GALICJI.

(z Gazety Lwowskiéj.)

Kraj nasz, tak ubogi w zakłady fabryczne, witać powinien w każdém powstającém przedsiębierstwie, jutrzenkę lepszéj materjalnéj przyszłości; rolnictwo nasze wtenczas dopiero wzniesie się na wyższy stopień doskonałości, gdy rękodzielnie na stosowną rolnictwu skalę w kraju rozprzestrzenione, zapewnią stały odbyt prodktom surowym, wywołują uprawę roślin fabrycznych, a wynagradzając pracę, staną się bodźcem do tejże i do nadania jéj stosownego kierunku.

Dla kraju—który, jak nasz, świętą obdarzony ziemią—rolnictwo zawsze jako główne źródło swych bogactw uważać musi, ta część przemysłowości jest najnaturalniejszą, która z temże najwięcéj jest spokrewnioną. Z téj to przyczyną niezatartą wdzięczność winniśmy ś. p. Henrykowi Dzieduszyckiemu, który przejąwszy się powyższą prawdą, nie szczędził trudów i pracy, a poświęciwszy wyłącznie temu celowi lat kilka życia i ogromny majątek, założył w Tłumaczu cukrownię na wielką skalę.

Trudnym każden początek—doświadczył téj prawdy ś. p. Henryk Dzieduszycki; lecz oddając swój zakład w ręce p. Schutzenbacha, zapewnił tegoż istnienie, a tém samém wszystkie korzyści dla kraju, których skutki już dziś widoczne, czas i lepsze zrozumienie rzeczy nieskończonemi uczynią.

Rzetelna znajomość rzeczy dzisiejszéj dyrekcji, wytrwałość w dopięciu zamierzonego celu, w jednym roku wzniosły ten zakład na dzisiejszy stopień ogromu i celowości.

Już zdala Tłumacza zadziwia przejeżdżającego niezwykły u nas widok gmachów fabrycznych; to zdziwienie wzrasta z przybliżeniem; ten ruch, te masy nagromadzonych materjałów, ta ilość ogroma, skala rozmiarów najróżnorodniejszych budowli, pomimowolnie zmusza oglądnąć i ocenić to wszystko, co tak niezwykłém u nas.

Na jednym dziedzińcu widzimy 3 piątrowy gmach fabryczny 65 sążni długości, a 10 sążni szerokości, melasarnię. magazyn suszonych buraków, kościopalnię, gmach konstrukcyjnych warsztatów, to jest kotlarskich, ślusarskich, stolarskich, kuźnię, warsztaty cieślów, stelmachów, bednarzów, stajnie dla 100 fabrycznych koni, wozownie, pomieszkania dla służby, koszary dla robotników, gerkuchnię dla tychże, jako też traktyernię dla urzędników, w pobliżu suszarnię buraków o 20 piecach i piękny gmach mieszczący Dyrekcję zakładu.

12 Suszarń o 120 piecach, zatrudniając przez 4 zimowe miesiące do 120 robotników dziennie, najdaléj o 10 mil od zakładu odległe, są przeznaczone do suszenia buraków dla fabryki, w pobliżu tejże uprawianych, które do zakładu odległe, są przeznaczone do suszenia buraków dla fabryki, wpobliżu tejże uprawianych, które do zakładu sprowadzone, przerabiają się pod przewodnictwem i za pomocą blisko 50 urzędników, a pracą bezpośrednią 1000 niemal robotników, w produkt handlowy.

Tak suszarnie, jak i całe urządzenie fabryczne zastosowane do rocznéj produkcji 70,000 centnarów cukru rafinowanego, w wartości 2,800,000 zr. mon. kon. (11,200,000 złp.).

W pierwszym roku swego istnienia, to jest w r. 1846, wyrobiła fabryka 13,000 cent. cukru w wartości 520,000 złr. m. k. Dla próby posłano transport cukru Tłumackiego do Wiednia, gdzie zajął jedno z pierwszych miejsc między wyrobami fabryk zagranicznych.

Brak stosownie upowszechnionéj uprawy buraków, która przecież rolnikowi tak wielkie zabezpiecza korzyści, był jedyną przyczyną, że produkcja odrazu nie wzniosła się na stopień urządzeniom odpowiedni.

I temu złemu myśli Dyrekcja najracyonalniéj zaradzić, a to zaprowadzając w Tłumaczu wzorową plantację buraków na wielką skalę, któréj zadaniem będzie, przekonać rolnika praktycznie, że stosowną uprawą łatwo 300 korcy, czyli 450 centnarów buraków z morga roli uzyskać, który to plon wynagrodzi sowicie wszelkie koszta na najtroskliwszą uprawę poniesione, i zabezpieczy bardzo znaczne zyski rolnikowi.

Wchodząc w niedogodność dalekiéj odstawy surowych buraków, zajęła się Dyrekcja wypracowaniem planu suszarni, do potrzeb każdego pojedynczego producenta zastosowanéj, by na miejscu staraniem właściciela ususzone, po stałych, wszystkie koszta suszenia wynagradzających cenach, fabryce dostarczane być mogły.

Zastanowiwszy się, że zakład ten daje takiéj liczbie zarobkujących porządne utrzymanie, że tylu ludzi kształci na mężów pożytecznych społeczeństwu, że przysparzając rolnictwu zupełnie nową gałąź, wznosi je na wyższy doskonałości szczebel, że otwierając odbyt takiéj massie surowych materjałów, zatrudnia tylu ludzi przygotowaniem i przewozem tychże, słowem pomyślawszy, że zakład ten postanowił o 2,800,800 złr. m. k. kraj nasz rocznie zbogacać, dostarczając na potrzebę krajową 40,000 cent. cukru w wartości 1,600,000 złr. i wprowadzając 1,200,000 złr. m. k. w obieg krajowy za wywiezionych 30,000 cent. cukru, przyznać musimy, że istnienie i jak najobszerniejsza działalność tegoż, jest i być powinna najgorętszem życzeniem każdego dobrze myślącego krajowca.

Już dziś usunięto ze strony dyrekcji wszelkie przeszkody, któreby stały zaporą w osiągnięciu tak pięknego celu, a postanowiwszy płacić po 30 kr. (2 złp.) za korzec buraków surowych, uczyniła wszystko, co było w jéj możności, by nas rolników do plantacji buraków zachęcić. Od nas więc gospodarzów Pokucia i przyległych okolicma kraj prawo domagać się, byśmy łącząc własny interes z dobrem ogółu, upowszechniali uprawę buraków, w miejscach od natury do tego usposobionych, a tém samém przyczyniali się do rozszerzenia działalności zakładu dla ogółu tak dobroczynnego. *Eustachy Rylski.*

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

Z B O Ż E.

Z Ołomuńca 24 lutego. Nasz dzisiejszy targ był cokolwiek lepszy od poprzedniego, bo mieliśmy 255 wołów, gdy przeszłym razem było ich tylko 126, a nawet i z téj liczby jakich 60 nie sprzedano, a to tak dla złéj jakości jak i przesadzonych cen. W ogólności bardzo rzadko dostają nam się temi czasy dobrze dołożone woły; brak kartofli i drogość innéj paszy są tego prostą przyczyną. I na przyszły targ nie spodziewamy się większéj ilości wołów.

Wrocław 5 marca. Interesa zbożowe tutejsze w tak ciasnych zawarły się gr nicach, że nic godniejszego uwagi donieść nam nie pozostaje. Stosunek dowozów do żądania i potrzeby ciągle jest taki sam, dla tego też ceny stale się trzymają a obroty małe. Przybyłe dziś z Anglji wiadomości objawiają wielką oziębłość w interesach pszenicą, to przecież żadnego wpływu nie wywarło na targ tutejszy. Z tego wnosić należy jak mało zależni jesteśmy i jak nieznaczne są i teresa na wywóz pszenicy. Pszenicy dość było na sprzedaż, ale prawie sama tylko poślednia, która mało kupców zwabia, gdyż wielu przezornych zeszłego tygodnia zaopatrzyło się w zapasy. Miało to miejsce na targu w Neisse, gdzie co tydzień dość dobre gatunki pszenicy przywożą, ale tam cena podniosła się znacznie w stosunku do cen tutejszego targu. Dla tego dziś wiele napowrót sprzątnięto. Za to dobry towar wielu znajduje kupców, i ceny utrzymują się bez żadnéj prawie zmiany. Notujemy białą pszeniecę po 92 do 100 sr. gr., żółtą 90 do 98 i 100 średnio białą z przymieszaniem :82½ do całkiem mieszaną po 74 do 77½ sr. gr., inne gatunki w stosunku do tych notowań. Żyto dziś o 1 grosz srebrny spadło w cenie, lecz to zniżenie wynika głównie z jakości i war nków wystawionych na sprzedaż partyj. Za najlepszy towar płacono do 90½ sr. gr. za 84 funt. 89 sr. gr. za 83 fun. 87½ do 88, za 82 fun. 86½ do 87 sr. gr. pośledni towar po 84 do 84 sr. gr. Jęczmień znowu stmał silnie, bo w przeszłym tygodniu nastąpione obniżenie o 2 sr. gr. na szeflu dalej nieposzło; dziś płacono zań 64 do 70 sr. gr., owies przy lepszych dowozach ale téż i powiększoném żądaniu, stoi na 40 do 43 sr. gr. grochu do gotowania wiele bardzo kupują i płacą go wedle droci po 84 do 87½ sr. gr. szefel

Londyn 28 lutego. Dowozy angielskiéj pszenicy i mąki dobre były od poniedziałku, jednakowoż szybkie robiono zakupy pierwszego artykułu po pełnych cenach w zeszły poniedziałek notowanych. W zagranicznéj pszenicy na miejscu ruch był dość znaczny, ale za to dokonano wielkich sprzedaży na dostawę, wprost z okrętów bez cła żadnego. Jęczmienia mało, niepokupny i spadł w cenie Grochy wszelkie i kukurydza niezmieniły ceny. Owies zwolna odchodzi i notować go można o 1 sz. niżéj. Mąki także niewiele kupują.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 9 marca 1847 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	kop.	DAJĄ. R. sr.	kop.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	90—	30—	—	—
Gdańsk 100 talarów	2 M.	90—	—	—	—
Hamburg 300 b. m. k.	2 M.	136	95—	—	—
Londyn funt sterlin.	3 M.	6—	6—	—	—
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	50—	100	—
Petersburg ditto.	1 M.	101	50—	101	—
Paryż 300 franków	2 M.	73—	80—	—	—
Wiedeń 150 złr.	2 M.	92—	40—	—	—
Wrocław 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
2. MONETY.					
Rosyjskie Imperjały		—	—	—	—
Holender. dukaty nowe		3—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austrjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs.		—	—	—	—
„ „ „ 4% rs.		—	—	—	—
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14—	28—	14—	26—
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	—	—	—
Serje wylosow lit. na — złp.		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		—	—	—	—

Wartość kuponu kop. 12 5/6